

Un misterioso gruppo yemenita rivendica l'attentato. Parigi: poco credibile

# Voli insicuri, l'Italia sapeva La Svizzera aveva avvertito

*Sott'accusa la Flash Air. Individuato il relitto nel Mar Rosso*

Virginia Lori

I sub francesi incaricati delle ricerche sul disastro aereo nel Mar Rosso hanno individuato il relitto del velivolo a circa 400 metri di profondità. Il recupero dei rottami del Boeing 737 inabissatosi sabato notte si presenta tuttavia molto difficile anche se gli esperti mandati da Parigi possono contare su attrezzature d'avanguardia e addirittura un piccolo sommergibile telecomandato.

In attesa del recupero delle salme intrappolate in fondo al Mar Rosso e del ritrovamento della scatola nera, divampano violente polemiche destinate a durare ancora un bel po', dal momento che gli interrogativi senza risposta sono molti. Gli egiziani ad esempio hanno fatto sapere ieri che il pilota del jet non ha neppure avuto il tempo di lanciare l'Sos. Tutto fa pesare ad una tragedia improvvisa, ma il Cairo anche ieri ha ribadito l'assoluta inconsistenza della pista terroristica.

In tal modo ha indirettamente smentito una presunta rivendicazione effettuata da un gruppo sconosciuto con una telefonata ad un'agenzia di stampa al Cairo. Una voce ha detto di parlare a nome di Ansar al Haq, una formazione dell'estremismo islamico che avrebbe la sua base nello Yemen. Nessuno comunque ha preso sul serio la telefonata, mentre le polemiche che rimbombano dall'Europa, da paesi del vecchio continente e l'Egitto sono vere. La Svizzera guida la cam-

pagna di accuse contro la Flash Air che, anche ieri per bocca di un portavoce ha ribadito che «l'aereo era assolutamente in ordine». Secondo gli svizzeri invece le ispezioni effettuate sui jet hanno portato alla scoperta di «gravi inadempienze e problemi» nelle strumentazioni e i comandi di bordo, nei motori e nei carrelli. Secondo le autorità elvetiche insomma i jet della Flash Air sono vere e proprie carrette volanti. Non solo. Nel corso di un'intervista radiofonica la portavoce dell'ente fe-



derale che segue il traffico aereo civile, Celestine Perissinotto, ha detto che «anche l'Italia era stata avvisata direttamente dalla Svizzera dei pericoli per la sicurezza aerei connessi alla Flash Air». Secondo gli svizzeri «c'era stato un contatto diretto con l'aviazione civile italiana». Le autorità elvetiche sostengono di aver seguito la pratica relativa alla compagnia elvetica con estrema precisione e puntualità: «Quando c'è interdizione totale per una compagnia - ha proseguito la Perissinotto - non soltanto mettiamo a disposizione degli altri paesi una parte della comunicazione attiva, informiamo cioè direttamente l'aviazione civile degli altri paesi». Si tratta infatti di una procedura «importante e rara». Era insomma in tanti a sapere che quei charter che facevano la spola tra le spiagge e gli aeroporti europei erano poco affidabili, ma solo ora si corre ai ripari. In Italia il presidente dell'Enac, Vito Riggio, ha confermato che la decisione degli svizzeri era nota ed ha fatto sapere che oggi, all'arrivo di un di un volo della Flash Air, «saranno compiuti i controlli di rampa per verificare che sia tutto in regola». Il dirigente dell'Enac invita anche l'Europa ad attivare «procedure più efficaci ed incisive». In effetti l'Unione Europea sta pensando di stilare una «lista nera» delle compagnie che utilizzano aerei-carretta e ad emanare direttive che migliorino lo scambio di informazioni tra le compagnie. Ma ieri la commissaria europea Loyola de Palacio ha dovuto ammettere indirettamente che bisognava pensarci prima: «Se fosse già entrata in vigore la direttiva per lo scambio di informazioni sugli aerei a rischio le notizie in possesso della Svizzera sarebbero state condivise anche dagli altri paesi Ue». In tal modo «si sarebbe potuto» raccomandare ai francesi di ispezionare gli aerei della Flash Air. I francesi appunto, nel tentativo di arginare la bufera dicono, come recita una nota del governo, che la compagnia «godeva di buona reputazione» e che i controlli non avevano condotto ad alcun risultato. Anche il ministro egiziano Shafiq Zaki ripete che al Cairo era sconosciuta la raccomandazione degli svizzeri. Tutti accusano tutti insomma, mentre Parigi, pur evitando di polemizzare con il Cairo, fa sapere che spedisce a Sharm el Sheikh gendarmi e magistrati per indagare.



Il recupero di pezzi di aereo nel mare di Sharm El-Sheik e a lato ricerche con navi ed elicotteri nel Mar Rosso

Maura Gualco

## Buferata sui charter a prezzi stracciati

*Più pericolosi dei voli di linea ma i rischi maggiori sono con le compagnie del Terzo mondo*

ROMA

I voli charter sono sicuri? Dopo l'incidente del Boeing 737 della Flash Air, che sabato scorso si è inabissato nel Mar Rosso, chi viaggia si chiede se sia opportuno volare con i cosiddetti voli charter. Qual è la differenza con il volo di linea? «Non ha niente a che vedere con il tipo di aereo - spiega Flavio Sordi pilota comandante dell'Alitalia - la differenza sta nel modo di vendere il passaggio: nel volo di linea, la compagnia vende il singolo posto direttamente al passeggero, nel volo charter vende tutti o parte dei posti al tour operator che poi li rivende al passeggero. I requisiti richiesti però - continua il comandante - sono gli stessi». I margini di guadagno, tuttavia, sono ridotti nel settore charter, sicché le compagnie, nella corsa al ribasso dei costi, tagliano il più possibile. E cosa tagliano? «Nell'ipotesi più sana - dice Sordi - risparmiano sul servizio a bordo o sul tipo di aeroporti. I charter, infatti, utilizzano scali mi-

nor come Orly a Parigi o Ciampino a Roma dove le tasse aeroportuali costano meno. Ma il problema nasce quando decidono di tagliare, sempre però nel rispetto dei minimi requisiti dettati dalle normative internazionali, sull'addestramento dell'equipaggio o sulle ore di permanenza dei piloti in cabina. Non conosco i limiti egiziani ma sembra che quell'equipaggio fosse in volo da parecchio tempo». E il minimo richiesto dalla legge in Italia nell'ambito dell'addestramento consiste in una sessione di simulatore e una sessione in aula l'anno. Mentre i limiti ministeriali del tempo trascorso in cabina di pilotaggio sono di 17 ore. «Ogni Stato ha

i suoi limiti - spiega Sordi - e ogni compagnia aerea può aumentarli. L'Alitalia per esempio ha raddoppiato l'addestramento e ridotto a 13 le ore in cabina». Chi controlla che questi standard i quali incidono sulla sicurezza vengano poi rispettati? L'Enac (Ente nazionale di aviazione civile) in Italia e negli altri Paesi i singoli autorità nazionali. I voli charter sarebbero dunque sicuri? Secondo le statistiche i voli di linea caduti nel 2003 sono 36 mentre i voli charter 18 e considerato che questi ultimi nel mondo sono appena il 2% del totale, sembra proprio che i charter non siano così sicuri. A meno che non si dia un'occhiata a un'altra

statistica. Quella della nazionalità dei voli caduti. La maggior parte, infatti, a prescindere se charter o di linea, appartengono a Stati del cosiddetto Terzo Mondo: Perù, Brasile, Pakistan, Algeria, Congo. Anche l'Enac lo conferma: le compagnie europee e statunitensi di linea e charter sono assoggettate a test più rigidi. A lui si unisce anche il comandante istruttore piloti, Fabio Berti dell'Ampac. «Non tutte le compagnie charter sono allo stesso livello. Premessi i limiti internazionali ai quali devono attenersi - dice Berti - in alcune compagnie manca la cultura della prevenzione e della sicurezza e si limitano agli standard previsti dalla

legge. Che sono lontani da quelli applicati dalle grandi compagnie. In Italia per esempio sono 17 ore, il limite della permanenza in cabina, contro le 13 dell'Alitalia, dell'Air France, le 14 dell'Iberia e le 12 ore della British». Quali sono le compagnie che nel nostro paese effettuano voli charter? «Principalmente la Volare Airline - dice Sordi - la Euroflight, la Blue Panorama e la Livingston». Il problema della sicurezza non sembra, a quanto pare derivare dal tipo di acquisto del biglietto, e quindi se sia un charter o un volo di linea, ma dalla nazionalità della compagnia di bandiera. «È chiaro che i costi sono abbattuti se si comprano pacchetti char-

ter di una compagnia del Terzo Mondo - dice il comandante Sordi - dove tutti i costi sono inferiori rispetto a quelli europei, da quello del personale, a quello della manutenzione. Ecco, forse, perché i tour operator italiani nella corsa al ribasso preferiscono acquistare charter di compagnie del sud del mondo, come la Flash Air e non charter da compagnie italiane o europee». In Italia, intanto, il presidente dell'Enac, Vito Riggio, annuncia una stretta nei controlli e invita la Comunità europea «ad attivare procedure di warning più efficaci e incisive». Proprio domani (ndr. oggi) spiega Riggio, volerà nei cieli italiani un aereo della compagnia egiziana «saranno compiuti i controlli di rampa per verificare che sia tutto in regola». Per Riggio, bisogna attivare soprattutto un meccanismo d'allerta comune, a partire dai Paesi dell'Ue. Occorre - prosegue Riggio - rafforzare a livello comunitario il processo di costituzione dell'autorità per l'aviazione civile europea che porti a assicurare uno scambio sempre più ampio e efficace delle informazioni in materia di sicurezza aerea».

Ricoverati per sospetta polmonite atipica sette anziani a Hong Kong e una donna nelle Filippine. L'Organizzazione mondiale della sanità: urgente scoprire le origini del morbo

## Un caso in Cina, due a Taiwan: torna l'allarme Sars nel mondo

Allarme Sars, un anno dopo. Tre casi confermati, due a Taiwan e uno in Cina, nella provincia meridionale del Guangdong. Sette casi sospetti a Hong Kong, uno nelle Filippine. Ce n'è abbastanza perché si ridestino i timori dello scorso inverno, anche se rispetto al passato le autorità politiche e sanitarie hanno maggiori informazioni sulla natura del morbo, e una sensibilità più viva, acuita purtroppo dalle centinaia di vittime che la polmonite atipica, o «Sindrome respiratoria acuta» (Sars), provocò nel giro di pochi mesi.

L'ultimo caso, confermato dall'Organizzazione mondiale della sanità (Oms), riguarda un produttore televisivo di 32 anni, ricoverato lo scorso 20 dicembre nell'ospedale di Canton, nella provincia di Guangdong, che è risultato positivo al corona virus. Ben quarantadue persone che recentemente avrebbero avuto stretti contatti con l'uomo, sono state poste in isolamento precauzionale.

Nelle scorse settimane già si era diffusa una forte preoccupazione per le notizie che giungevano da Taiwan, la «provincia ribelle» cinese, di fatto indipendente. Dopo che a settembre un ricercatore era rimasto contagia-

to, maneggiando il virus della Sars in laboratorio, una vicenda analoga si è ripetuta in dicembre. Un altro tecnico di laboratorio taiwanese è stato ricoverato in ospedale, pochi giorni prima di Natale, ed è risultato positivo al corona virus. Settanta persone, con le quali era entrato in rapporto giorni prima a Singapore, durante un convegno medico, sono state messe in isolamento.

Il quadro dell'allarme Sars si completa con i casi sospetti scoperti a Hong Kong (sette anziani colpiti da sintomi simili a quelli della polmonite atipica, messi in quarantena), e nelle Filippine (una domestica appena rientrata da Hong Kong). In quest'ultimo caso la quarantena è stata estesa a tutti i familiari della donna ed alle persone che avrebbero avuto contatti con lei a Hong Kong. Le Filippine erano state colpite dall'epidemia dell'anno scorso con 14 casi di Sars, due dei quali mortali.

La Sars ha ucciso, dal novembre 2002 all'agosto 2003, 774 persone e ne ha contagiate ottomila in una trentina di paesi. La Cina, da dove parti l'epidemia, fu il paese più colpito, assieme a Hong Kong, Taiwan e Singapore. All'inizio dello scorso mese di

luglio l'Oms (Organizzazione mondiale della sanità) dichiarò «arginata» la prima epidemia di Sars, ma mise in guardia contro un eventuale ritorno del virus nella stagione fredda. Ora l'Oms chiede alla Cina e alla comuni-

tà scientifica internazionale maggiore impegno nella ricerca sul morbo. In particolare, l'Organizzazione chiede di intensificare gli studi sull'origine della polmonite atipica e sulla sua trasmissione all'uomo. «Bisogna scopri-

re quale sia l'animale che in origine ha contratto la malattia, quali animali possano essere i vettori e identificare la modalità di trasmissione all'uomo, tre questioni che al momento non hanno avuto ancora una risposta

definitiva», ha detto in una conferenza stampa Henk Bekedam, rappresentante dell'Oms in Cina. «È necessario testare un gran numero di animali» ha detto, sottolineando che non spetta solo alla Cina finanziare le ricer-

che. Alcuni ricercatori hanno trovato negli zibetti, piccoli mammiferi serviti spesso in Cina come pietanza in particolari ristoranti, un virus molto simile a quello responsabile della Sars. Ma per ora è soltanto un'ipotesi il suo passaggio dagli animali agli uomini. Precauzionalmente il governo cinese ha comunque deciso di abbattere diecimila esemplari, e ne ha messi in quarantena altri duemilatrecenta, provenienti da 14 allevamenti della provincia del Guangdong. Tutti i mercati di questi animali selvatici sono stati chiusi. Sull'eliminazione degli zibetti, l'Oms ha espresso però alcune riserve, perché nulla prova che questa specie sia davvero all'origine della trasmissione all'uomo. «Speriamo che la situazione non diventi ancora più rischiosa - ha aggiunto Julie Hall, coordinatrice Oms in Cina - perché non sono state prese tutte le precauzioni per l'abbattimento degli animali. E comunque - ha concluso - sarà difficile eliminarne il consumo alimentare nel sud della Cina. Bisogna infatti tenere presente anche il problema economico, visto che molte persone vivono di questa attività».

ga.b.

### Pechino abbatte 10mila esemplari

## Il virus forse trasmesso all'uomo dallo zibetto

Riemerge la teoria dell'origine animale della Sars, dopo che numerosi ricercatori hanno trovato nello zibetto, piccolo mammifero sospettato di essere «l'untore» della malattia, un virus molto simile a quello responsabile della polmonite atipica. In realtà, il passaggio del virus dall'animale all'uomo e la sua successiva mutazione sono ipotesi non ancora accertate. Tuttavia, esse sono considerate molto attendibili, tanto da aver spinto le autorità cinesi ad isolare 2030 zibetti e a decidere di sterminarne 10000. Già nel maggio scorso alcuni ricercatori dell'università di Hong Kong avevano ipotizzato che all'origine della malattia potesse esserci questo piccolo mammifero, dopo aver trovato il virus nei tessuti e nelle feci dei sei esemplari esaminati. Due furono le ipotesi sulle modalità di infezione degli animali: potevano aver contratto il

virus mangiando cibo offerto loro al mercato, oppure tramite le feci umane utilizzate nei fertilizzanti. L'uomo potrebbe essere stato a sua volta contagiato macellando le carni dell'animale. Lo zibetto, diffuso nel sud-est asiatico, in parti dell'Africa e anche in alcune zone dell'Europa del sud, appartenente alla famiglia dei Viverridi, ha una carne molto apprezzata dalla cucina tradizionale cinese e le sue secrezioni ghiandolari, fortemente aromatiche, sono molto ricercate in profumeria. Il nome (in latino, Viverra civetta) raggruppa una trentina di specie che hanno in comune l'aspetto di un grosso gatto tarchiato dalle zampe corte, pesante una ventina di chili, pelliccia di colore grigiastro cosparsa di macchie scure, righe nere sul collo, zampe nere, una caratteristica cresta nera. Di fatto è un animale onnivoro perché, pur cibandosi prevalentemente di carne - comprendendo insetti e altri invertebrati e carogne - lo zibetto non disdegna cibi vegetali. È protetto dalla Convenzione di Washington sulle specie minacciate. Tuttavia in alcune regioni cinesi viene allevato per la sua carne pregiata e per le secrezioni profumate della zona intorno all'ano. Se gli zibetti sono gli animali serbatoio dell'infezione, altre specie animali potrebbero funzionare da ospiti amplificatori della malattia, come avviene per altri virus che hanno fatto il salto animale-uomo.